ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹಣದ ಕೊರತೆ ಇದ್ದರೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಂದ ಕೂಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು, ಅದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೇನು ?

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಹೇಳಿದೆ, ನಾಲ್ಕನೇ ಯೋಜನೆ ಇನ್ನೂ ಫೈನಲೈಜ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಐ.ಡಿ.ಎ. ಮೂಲಕ ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಂಡು ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆ. ಆದರ ರಿಜಲ್ಟ್ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಮುಂದಿನ ಹೆಜ್ಜೆಯಾವ ರೀತಿ ಇಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

Replies to Question tabled by the members.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ನಾಗಪ್ಪ.—ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ರೂಲ್ 312ರ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ನೋಟೀಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳಿರುವುದೇನೆಂದರೆ ನಾನು ಕಳಿಸಿಕೊಟ್ಟ 15 ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಇದುವರೆಗೆ ಕೇವಲ 2 ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಉತ್ತರ ಬಂದಿದೆ. ಇನ್ನು 13 ಪ್ರಶ್ನೆ ಗಳಿಗೆ ಉತ್ತರ ಬಂದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕಳಿಸಿಕೊಟ್ಟ 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಿಯಮವಿದೆ. ಈಗ 15 ದಿವಸಗಳು ಮೀರಿ ಹೋಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆಯಾದರೂ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ಹಕ್ಕನ್ನು ಚಲಾಯಿಸುವುದ ಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಚರ್ ಸೆಕ್ರೆಟೇರಿಯಟ್‌ಗೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಸರಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ತಾವು ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕಳಿಸಿಕೊಟ್ಟಿರುವ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಆಫೀಸ್‌ಗೆ ಉತ್ತರ ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಎಷ್ಟು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ 15 ದಿವಸ ಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದ್ದರಿಂದ ತಮ್ಮ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೇಳಲಾಗಿದೆ ಎಂಬ ವಿವರಗಳನ್ನು ನಾಳೆ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗಿರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಸಮರ್ಪಕವಾದ ಉತ್ತರಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ನೆನ್ನೆತಾನೇ ನಮ್ಮ ಸೆಕ್ರೆಟೇರಿಯಟ್‌ನ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳ ಸಭೆಯನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ನಾಳೆ ದಿವಸ ಒಂದು ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಒಂದು ವಿಚಾರ.....

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗ ನಾನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ನೋಟೀಸ್ ಕೊಟ್ಟವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಾತ ನಾಡಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

Half-an hour Discussion arising out of Replies to Question No. 204 *re* : Nationalisation of Bus Routes in Mysore and Shimoga Districts.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್.—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದಾಗಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಉದ್ಭವವಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದವು ಎಂದರೆ, ಯಾವ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ, ಅಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಇದ್ದಂತಹ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವರು ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಾಗಿ ದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಲುಪು ಏನು, ಈ ನೌಕರರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಬದಲೀ ಉದ್ಯೋಗ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ನೀತಿಯೇನಾದರೂ ಇದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಲಿಲ್ಲ. 204ನೇ ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲಿ ಕೇಳಿರುವ

ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಸಹಾನುಭೂತಿಯಿಂದ ಕೇಡರ್ ಅಂಡ್ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಆಶ್ರಯದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗ ದೊರಕಿಸಿ ಕೊಡಲು ಕೆಲವು ರೂಲ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಯಾವ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಬಹುದು ಎಂಬತಕ್ಕಂಥ ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಈ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ನಮಗೆ ಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಅಂಶಗಳು ಇಷ್ಟು, ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಡಿಪ್ಲೆಯಲ್ಲ ಬನ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಅಲ್ಲ ಮೊದಲು ಇದ್ದ ನೌಕರರಿಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕು. ಆ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೇಡರ್ ಅಂಡ್ ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ರೂಲ್ಸ್ ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಸ್ವರೂಪವೇನು, ಯಾವರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಾಗಿರುವವರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ದೊರಕುತ್ತದೆ, ಅಷ್ಟಾದರೂ ಕೂಡ ಉದ್ಯೋಗ ದೊರಕದೆ ಇರುವವರು ಯಾರಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ ನಿರಾಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೂಡ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಕೇಡರ್ ಅಂಡ್ ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ರೂಲ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಏನೇನು ಅರ್ಹತೆಗಳಿರಬೇಕು, ಆ ಅರ್ಹತೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಹಾಗೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು, ಉಳಿದಿರತಕ್ಕ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಯಾರು ಯಾರು ಇದರಿಂದ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಾಗುತ್ತಾರೆ, ಅವರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಕೇಡರ್ ಅಂಡ್ ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ರೂಲ್ಸ್ ರಿಲ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ದಯವಿಟ್ಟು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದರೆ ನಮಗೂ ಹಾಗೂ ಈ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಕಾದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿರುವ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೂ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ವಾಲನಯ್ಯ (ಹಾಸನ).— ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಹಾಸನದ ವಿಭಾಗದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆಗ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದ ಮಾನ್ಯ ಜತ್ತಿ ಅವರು ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಿದರು, ಏನೆಂದರೆ ಕೇವಲ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಅಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡಿಸಿದರು. ಮೊದ ಮೊದಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂಥ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಯಾವ ಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಷನನ್ನೂ ಗೊತ್ತು ಮಾಡದೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಆ ನಂತರ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಈಚೆಗೆ ಕೋರಾರದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಕೆಲವು ಕ್ವಾಲಿಫಿಕೇಷನ್ ಇರಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸಾಧುವಾದುದಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗುವಾಗ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಕೂಡ ತಮ್ಮ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಂಡು ನಿರ್ಗತಿಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಬೋಲ್ಟ್, ನಟ್, ಇದರ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಆಯಾ ಡಿಪೋಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕರೆದು ಮದ್ರಾಸ್, ಪಂಜಾಬ್ ಈ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ಯಮಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಆಯಾ ಡಿಪೋಗಳ ಹತ್ತಿರವಿರುವ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೋದ್ಯಮಿಗಳಿಂದ ಈ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇಂಥದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿರುವಂತೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಎಸ್. ಎಸ್. ಎಲ್. ಸಿ. ಆಗಿರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ನಿರ್ಬಂಧ ಹಾಕತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿರುವ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ಕೆಲಸಗಾರರಿದ್ದಾರೆ, ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಪಾಲಸಿ ಪ್ರಕಾರ ಎಷ್ಟು ಜನಗಳಿಗೆ ಆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ತರುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮುಂಚೆಯೇ ಒಂದು ಸರ್ವೇ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಮಾಡದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಕೇವಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಒಂದೇ ಒಂದು ದುರುದ್ದೇಶದಿಂದ ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಾಗುವವರ ಹಿತವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾತ್ರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ವಿಧವಾದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಪಾಲಸಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತ, ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ಅರ್ಹತೆಗಳನ್ನು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಲ್ಲಿ ಇರುವಂಥ ಎಲ್ಲ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರ ಕರ್ತವ್ಯ.

(ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಬಿ. ಪ್ರಾಣಲನಯ್ಯ)

ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಾರರಲ್ಲದೆ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ಕೆಲಸವಿಲ್ಲದೆ ನಿರ್ಗತಿಕರಾಗಿರುವವರಿಗೂ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

† Sri H. C. BORAIAH (Deputy Minister for Transport).— Mr. Speaker, Sir, Starred Question No. 204 to which replies have already been given relates to the number of private bus concerns affected due to nationalisation of bus routes in Mangalore and Shimoga pockets and the number of employees of those private bus concerns who have become unemployed as a result of nationalisation. Prior to nationalisation of bus routes in Mangalore and Shimoga pockets, bus routes in other parts of the State were nationalised. Whenever such nationalisation takes place the employees of the private bus concerns become unemployed. Such unemployed people are generally given preference for employment in the M. S. R. T. C. if they satisfy the prescribed qualifications. However, when the bus routes in Mangalore and Shimoga pockets were nationalised it was considered necessary to relax the rules of recruitment of the M. S. R. T. C. so that the persons who became unemployed as a result of nationalisation could be given appointment in the M. S. R.T. C. In view of this, directions were issued on 17th October 1968, to the M. S. R. T. C.. to take steps to recruit to the extent possible the employees of the private operators in Mangalore and Shimoga pockets by relaxing the provisions of the M. S. R. T. C. Cadre and Recruitment Rules in respect of age limit, educational qualification, minimum height and in respect of proportion prescribed for direct recruitment and promotion to the categories of posts concerned. In pursuance of these directions, the M. S. R. T. C. had issued notice on 8th November 1968 inviting applications for various posts from the employees of the private operators who were displaced on account of nationalisation of the bus services in Mangalore and Shimoga pockets. The applications received in response to the notice are under scrutiny by the M.S.R.T.C.

In Mangalore pocket about 366 workers were affected on account of nationalisation. Out of them 122 have been absorbed by the M. S. R. T. C. and the remaining 244 workers were given employment on their same emoluments in 7 private bus companies. In Shimoga pocket, workers in two districts, *viz.*, Shimoga and Tumkur Districts, 39 workers have been absorbed by the M.S.R.T.C. But as regards Tumkur District, the number of workers affected is not available. But 139 workers of that district have been absorbed in the M.S.R.T.C.

Recently, bus services in Kolar District have been nationalised. The M. S. R. T. C. tried to collect data about the number of employees of private operators affected by nationalisation. But many of the private operators have not given complete details. The question of

relaxing the recruitment Rules of the M. S. R. T. C. to facilitate employment of those workers in the M. S. R. T. C. is under consideration of Government in consultation with the M. S. R. T. C. and a decision will be taken in the matter early.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ಯಾಲನಯ್ಯ.– ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡದೆ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೂ ಅಂಥವರ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ಬೋರಯ್ಯ.—ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರುಗಳಿಂದ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಆಧಾರ ಇರುತ್ತದೆ? ಆಧಾರವಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ಯಾರನ್ನೂ ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

Mr. SPEAKER.—The House will now rise and meet tomorrow at 12 NOON.

The House adjourned at Thirty Minutes past Seven of the Clock to meet again at Twelve of the Clock on Wednesday the 29th January 1969.